

A114494

Empresas locais vão brigar pela BR 101



Seis firmas do Estado se uniram para participar da concessão da rodovia

▲ RITA BRIDI
rbridi@redgazeta.com.br

Um grupo de seis empresas capixabas formalizou um consórcio – o nome ainda não foi escolhido – para disputar o leilão de concessão da BR 101, que será realizado no dia 17 do próximo mês. A concessão será pelo período de 25 anos.

O vencedor da licitação será o grupo que oferecer a menor tarifa para o pedágio, e a expectativa do setor é de disputa acirrada. Se a expectativa se confirmar, o contribuinte será beneficiado com a redução do valor do pedágio. O valor teto definido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é de R\$ 0,06237 por quilômetro.

O coordenador do consórcio, Américo Madeira, avalia que a concessão atrairá o interesse de vários grupos, mas acredita também que as empresas estejam “com mais juízo”. A ANTT, segundo ele, estará mais exigente, considerando os problemas ocorridos com as rodovias federais já concedidas.

Nas concessões anteriores, explica, ocorreram descontos excessivos nas tarifas do pedágio, resultando na postergação das

FORÇA

“É um grupo de empresas tradicionais, com mais de 40 anos de atuação nas áreas de construção e concessão”

AMÉRICO MADEIRA
COORDENADOR

AS EMPRESAS

Integrantes do consórcio local na disputa pela concessão

A. Madeira
Águia Branca
Araribóia
Contek
Coimex
Tervap

obras e em prejuízo para os usuários. Com a tarifa baixa e pouca geração de caixa os concessionários encontraram dificuldade em fazer os investimentos necessários.

LONGO PRAZO

Na modelagem de concessão da BR 101, as exigências são maiores e os participantes da licitação terão que ter mais garantia. A concessão “é um projeto de grande porte, um negócio de longo prazo”. Tem um horizonte longo para se trabalhar que as



Américo Madeira: “A disputa será acirrada”

Linhares é um dos gargalos

▲ Um dos gargalos que a concessionária terá que discutir e encontrar alternativas, ainda dentro do prazo da concessão, é a travessia de Linhares. A BR corta o centro do município, que é um dos que mais crescem no Estado, e nos próximos anos será inviável manter o seu atual traçado.

empresas, no Brasil, estão buscando.

O grupo vencedor da licitação terá que investir R\$ 3,796 bilhões no período da concessão. Do total, R\$ 2,146 bilhões serão em obras, R\$ 796 milhões em manutenção e R\$ 1,659 bilhão na operação. A cobrança do pedágio começará, provavelmente no final de 2013, depois que estiverem instaladas as sete praças de pedágio forem concluídos os serviços iniciais.

Até o 10º ano da conces-

são, 93% do trecho terá que estar duplicado. A contrapartida do governo estadual será a construção e pavimentação do trecho de 14 km do Contorno do Mestre Álvaro. A concessionária terá que construir o contorno de Iconha, um trecho de 9 km e custo de R\$ 20 milhões.

HISTÓRICO

Inicialmente a concessão da BR 101 estava no lote 7 das concessões licitadas em 2007. Entretanto, com base em estudos elaborados pelo Espírito Santo em Ação, que apontaram que o modelo não atendia às necessidades do Estado, principalmente porque não previa a duplicação da rodovia, o governo estadual fez gestões para que a BR saísse desse lote.

A fase seguinte foi o intenso trabalho de articulação do governo estadual e integrantes da bancada federal para que a BR 101 fosse novamente incluída no plano de concessões do governo federal.

A última etapa do trabalho foi na audiência pública em Vitória, quando a população, entidades da sociedade civil e governo estadual cobraram da ANTT a duplicação da rodovia, exigência essa, que consta do edital. A contrapartida do Estado foi o Contorno do Mestre Álvaro.

Fim do Fundap reduz fluxo

▲ Se o Fundap for mesmo extinto, conforme prevê a proposta do governo de reforma tributária, o baque não será apenas para os cofres do Estado e dos municípios. O grupo que obtiver a concessão da BR 101 também deverá sentir o impacto nos caixas das praças de pedágio.

O fim das atividades do Fundap deverá reduzir fortemente o fluxo de caminhões na rodovia, prevê o empresário Américo Madeira, mas não há ainda um estudo que mostre o impacto na receita da concessionária.

A tarifa nas praças de pedágio é cobrada de acordo com os eixos dos veículos. Os automóveis de passeio, por exemplo, estão enquadrados na classe dos veículos de um eixo. A tarifa paga por um caminhão transportador de cargas é, em média, três vezes mais que a de um automóvel.

Há que se considerar ainda que o automóvel, ma maioria, paga a tarifa em uma praça apenas. Os caminhões que vão para outros Estados passam por duas o mais praças em uma viagem.

DIVULGAÇÃO